SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION



MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 77 21 mai 2007

Sommaire



Arrêté grand-ducal du 10 avril 2007 portant approbation des nouveaux statuts du Syndicat intercommunal de l'Ouest pour la Conservation de la Nature, en abrégé «SICONA-Ouest».

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 23 février 2001 concernant les syndicats de communes;

Vu les délibérations concordantes des conseils communaux des communes de Bascharage en date du 28 avril 2006, de Bertrange en date du 12 mai 2006, de Bettembourg en date du 28 avril 2006, de Clemency en date du 10 mai 2006, de Differdange en date du 29 juillet 2005, de Dippach en date du 27 avril 2006, de Dudelange en date du 2 juin 2006, de Garnich en date du 29 mai 2006, de Kayl en date du 4 mai 2006, de Kehlen en date du 26 avril 2006, de Kopstal en date du 2 juin 2006, de Leudelange en date du 12 juin 2006, de Mamer en date du 24 avril 2006, de Mondercange en date du 28 avril 2006, de Pétange en date du 24 avril 2006, de Reckange-sur-Mess en date du 3 mai 2006, de Rumelange en date du 14 juillet 2006, de Sanem en date du 26 avril 2006, de Schifflange en date du 14 juillet 2006 et de Strassen en date du 21 juin 2006;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. Les nouveaux statuts du syndicat intercommunal de l'Ouest pour la conservation de la nature, en abrégé «SICONA-Ouest», dont le texte est repris en annexe, sont approuvés.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de l'Intérieur
et de l'Aménagement du Territoire,
Jean-Marie Halsdorf

Villars-sur-Ollon, le 10 avril 2007.
Henri

Annexe: Nouveaux statuts du syndicat intercommunal SICONA-Ouest

Préambule

Les communes de Bascharage, Bertrange, Bettembourg, Clemency, Dippach, Differdange, Dudelange, Garnich, Kayl, Kehlen, Kopstal, Leudelange, Mamer, Mondercange, Pétange, Reckange-sur-Mess, Rumelange, Sanem, Schifflange et Strassen ont décidé par délibérations concordantes de devenir membres du présent syndicat de communes

Le syndicat de communes est régi par:

- la loi du 23 février 2001 concernant les syndicats de communes
- l'arrêté grand-ducal du 3 avril 1989 autorisant sa création
- l'arrêté grand-ducal du 30 avril 1993 autorisant l'admission des communes de Bettembourg et de Kehlen au syndicat intercommunal
- l'arrêté grand-ducal du 15 mars 1996 autorisant l'admission de la commune de Garnich au syndicat intercommunal
- l'arrêté grand-ducal du 8 septembre 1997 autorisant l'admission de la commune de Reckange-sur-Mess au syndicat intercommunal
- l'arrêté grand-ducal du 25 mai 2001 autorisant l'admission des communes de Sanem et de Schifflange au syndicat intercommunal
- l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 2001 autorisant l'admission des communes de Dudelange, de Kayl et de Rumelange au syndicat intercommunal
- les présents statuts.

Art. 1er. Dénomination du syndicat

Le syndicat est dénommé «Syndicat Intercommunal de l'Ouest pour la Conservation de la Nature» en abrégé «SICONA-Ouest».

Art. 2. Objet du syndicat

2.1. Le syndicat a pour objet la conservation de la diversité biologique, la protection et la restauration des paysages naturels, la constitution et la gestion d'un réseau de zones protégées d'intérêt communal et la sensibilisation du public sur le plan intercommunal ainsi que la participation à la gestion de zones protégées d'intérêt national et communautaire sur le territoire de ses communes membres.

2.2. Le syndicat a en outre pour objet d'assurer l'entretien, l'amélioration et la création de biotopes, l'élaboration et la mise en œuvre de concepts de protection de la nature au niveau communal et la collecte des données scientifiques requises à cette fin ainsi que la promotion de mesures écologiques contractuelles.

Enfin, il a pour mission de conseiller les communes membres en matière de protection de la nature et des ressources naturelles.

Ces mesures se situent dans le cadre d'une politique visant un développement durable.



2.3. La gestion administrative et technique de projets, initiés par une commune membre, est confiée au syndicat qui dispose de tous les pouvoirs nécessaires à cet effet. La gestion dont question ci-devant comprend l'élaboration et l'introduction des demandes d'autorisation en vertu de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, les demandes de subvention, la concertation avec les propriétaires et exploitants de fonds, la planification des mesures, l'approbation éventuelle des devis et adjudications y relatifs ainsi que la réalisation concrète des projets.

2.4. Est exclu de l'objet du syndicat tout projet ayant un but principalement récréatif, touristique ou économique. Sont également exclues toutes mesures visant exclusivement l'amélioration des conditions de vie ou l'augmentation en nombre du gibier de chasse.

Art. 3. Siège social du syndicat

Le syndicat a son siège social à Bertrange, en la maison communale, dont l'adresse postale est: Rue de Leudelange à Bertrange.

Les différents services du syndicat sont établis aux adresses fixées par le comité.

Art. 4. Membres du syndicat

Sont membres du syndicat intercommunal «SICONA-Ouest» les communes de Bascharage, Bertrange, Bettembourg, Clemency, Dippach, Differdange, Dudelange, Garnich, Kayl, Kehlen, Kopstal, Leudelange, Mamer, Mondercange, Pétange, Reckange/Mess, Rumelange, Sanem, Schifflange et Strassen.

D'autres membres peuvent entrer au syndicat conformément aux dispositions de l'article 1er de la loi du 23 février 2001.

Art. 5. Durée du syndicat

Le syndicat, constitué par l'arrêté grand-ducal du 3 avril 1989, continue à exister pour une durée de dix (10) ans, à compter du 1er janvier 2005. A l'expiration de cette période, le pacte syndical est reconduit de 10 ans en 10 ans, à moins de dénonciation par au moins dix communes, au moins une année avant l'échéance de la période décennale alors en cours.

Art. 6. Composition des organes du syndicat

6.1. Le comité

6.1.1. Chaque commune est représentée dans le comité par un délégué. Chaque délégué dispose d'une seule voix.

6.1.2. Le comité peut conférer le titre de président d'honneur à un président sortant.

6.2. Le bureau

Le bureau se compose de six membres, dont le président et deux vice-présidents, ces deux vice-présidents étant à élire par le bureau.

6.3. Le président

Le président est remplacé en cas d'absence ou d'empêchement par un des vice-présidents. L'ordre de préséance entre les vice-présidents est fixé en fonction de leur âge, le plus âgé étant le premier en rang.

En cas d'absence simultanée du président et des vice-présidents, le service passe à un membre du bureau suivant l'ordre établi, en fonction de leur âge. A défaut de membre du bureau le service passe au premier en rang des membres du comité. L'ordre de membres du comité, à ce niveau, est de même établi en fonction de l'âge.

6.4. Le conseil technique

6.4.1. Le comité institue un conseil technique qui se compose de 7 membres permanents au plus dont notamment:

- un membre ayant des connaissances spécifiques en matière de conservation de la nature,
- un membre ayant des connaissances en matière d'histoire naturelle,
- trois membres appartenant à des organisations non-gouvernementales œuvrant dans le domaine de la protection de l'environnement naturel,
- un membre du comité du SICONA-Ouest et
- le chef du service technique du SICONA-Ouest.

Peuvent être associés au conseil technique des représentants d'une section ou association locale de protection de la nature ou des citoyens engagés dans ce domaine, sur proposition de l'un des membres permanents du conseil technique.

Peuvent être invités aux réunions du conseil technique les agents du syndicat chargés de la supervision et de l'exécution des travaux de conservation de la nature.

6.4.2. Le chef du service technique du syndicat assure la fonction de secrétaire du conseil technique.

6.4.3. Les membres du conseil technique n'ont droit à aucune indemnité.

6.4.4. Le comité arrête la composition du conseil technique et en nomme les membres permanents et associés. Il en désigne également le président.

6.4.5. Le bureau désigne les agents du syndicat à inviter aux réunions du conseil technique.

6.4.6. Pour des sujets demandant des connaissances spécifiques sur l'environnement naturel, le comité et le bureau peuvent prendre l'avis du conseil technique.



Art. 7. Apports et engagements

7.1. La constitution du patrimoine

7.1.1. Les communes membres dotent à part égales le syndicat des moyens en capital nécessaires aux instruments mobiliers et immobiliers à mettre en œuvre dans l'intérêt de la réalisation de son objet. La participation au capital du syndicat ne pourra dépasser le montant global de 150.000.- EUR par commune membre sur une période de 10 ans, la première période ayant pris cours le 1er janvier 2003.

7.1.2. L'entrée d'un nouveau membre au syndicat est subordonnée à la condition de participer au capital du syndicat par un apport équivalent à la quote-part en capital d'une commune déjà membre et de verser en sus le cas échéant un droit d'entrée. Ce droit d'entrée est dû lorsque la valeur nette du syndicat par commune d'après le dernier bilan arrêté et approuvé par l'autorité de tutelle dépasse le montant de l'apport, tel que défini ci-dessus. Il est égal à la différence entre la valeur nette du syndicat par commune et l'apport et il doit être liquidé ensemble avec la participation au capital.

7.1.3. La valeur nette du syndicat intercommunal est arrêtée par le comité.

7.1.4. La liquidation de l'apport en capital ainsi que du droit d'entrée doit avoir lieu avant la première participation du délégué de la nouvelle commune à la réunion du comité.

7.2. La gestion courante

7.2.1.1. Sous réserve de l'autorisation du Ministre de l'Intérieur, le syndicat tient une comptabilité commerciale.

7.2.1.2. Cette comptabilité sera en outre complétée par une comptabilité analytique permettant de définir les coûts des différentes prestations par centre de coût où les centres de coût auxiliaires sont ventilés sur les centres de coût principaux.

La comptabilité analytique fera notamment une distinction entre le centre de coût de projets de conception, de suivi technique et de sensibilisation du public et les centres de coût pour d'autres prestations du syndicat.

7.2.2.1. Le Syndicat est autorisé à se donner un fonds de renouvellement pour se constituer une réserve financière pour contribuer au financement des dépenses en relation avec les investissements futurs.

Ce fonds est à alimenter par des dotations à charge du budget de fonctionnement selon des règles à définir par le comité sans que le montant du fonds ne puisse cependant dépasser les 10% de la valeur du capital investi.

7.2.2.2. L'exploitation annuelle du syndicat est organisée de manière à ce que les charges prévisibles au budget ordinaire y compris les dotations aux comptes d'amortissement et les frais financiers par centre de coût soient équilibrés par des recettes annuelles équivalentes.

7.2.2.3. A cet effet le syndicat établit avant l'exercice sur base du budget une grille tarifaire des différents types de prestations du syndicat en fonction de leur coût effectif tel qu'il résulte de l'analyse des charges tout en tenant compte d'une utilisation de l'outil de production disponible à raison de 90%.

7.2.3.1. Les prestations du syndicat, à l'exception de celles définies sous 7.2.3.2. sont facturées aux communes au prix de revient tel qu'il résulte pour le syndicat de l'application de la grille tarifaire.

7.2.3.2. L'organisation par le syndicat de projets de conception, de suivi scientifique et notamment de sensibilisation du grand public est financé dans le cadre des dotations communales annuelles à raison d'un maximum de 1,00€ (e.t.l. un euro) par habitant de la commune et à raison d'un maximum de 4,00€ (e.t.l. quatre euros) par hectare de terrain communal. Ces montants s'entendent au nombre indice 646.15 du coût de la vie du mois de décembre 2002 (indice général raccordé à la base 1.1.1948) et sont adaptés chaque année en fonction de l'évolution de cet indice (indice à prendre en compte à cet effet: indice général raccordé à la base 1.1.1948 du mois de décembre précédant l'exercice).

Le nombre d'habitants à prendre en considération est celui résultant du recensement le plus récent de la population effectué en exécution de l'article 183 de la loi électorale du 18 février 2003.

Le nombre d'hectares à prendre en considération est celui de la superficie officielle du terrain communal au mois de décembre précédant l'exercice.

7.2.3.3. Le syndicat établit, en concertation avec les communes membres, avant le 15 novembre de chaque année, un programme d'action et un relevé par commune des participations aux frais de fonctionnement par commune pour l'exercice à venir. Il mentionne les prestations et la situation et la nature des projets ainsi que les frais y relatifs établis sur base de la grille tarifaire.

7.2.4.1. Les frais de fonctionnement du syndicat sont couverts par des avances trimestrielles de 25 % conformément au relevé des participations aux frais de fonctionnement.

7.2.4.2. Un décompte détaillé par commune est établi à la fin de chaque exercice financier en fonction des prestations réelles, des avances payées et des aides étatiques intervenues.

Art. 8. Retrait du syndicat par une commune membre

8.1. Chaque commune est libre de dénoncer sa participation au syndicat avec effet à l'expiration de chaque période décennale, au moins une année avant son échéance.

8.2. Si par application de l'article 4, le syndicat n'est pas dissous à l'échéance de la période décennale, il continue à exister entre les communes qui ne l'auront pas dénoncé. La commune qui se retire alors du syndicat a droit au remboursement de sa quote-part dans la valeur nette du syndicat.

Art. 9. Affectation des excédents d'exploitation éventuels

9.1. Le résultat comptable (bénéfice ou perte) de l'exercice est reporté à l'exercice suivant et sera comptabilisé sur un compte «réserve de compensation» au passif du bilan. Tout excédent annuel d'exploitation mis en réserve sur le compte «réserve de compensation» servira à résorber d'éventuels déficits ultérieurs et inversement.



9.2.1. Si à la fin d'un exercice le résultat cumulé au compte «réserve de compensation» est positif et dépasse les 50% du capital syndical (c'est-à-dire du total des apports en capital des communes) le syndicat restitue aux communes membres à parts égales les excédents constatés pour ramener le compte «réserve de compensation» à zéro.

9.2.2. Si à la fin d'un exercice le résultat cumulé au compte «réserve de compensation» est négatif et dépasse en valeur absolue les 50% du capital syndical (c'est-à-dire du total des apports en capital des communes) le syndicat sera dissous au plus tard avec effet au 31 décembre de l'exercice suivant.

Art. 10. Affectation de l'actif et du passif en cas de dissolution du syndicat

En cas de dissolution, des déficits éventuels sont couverts par des participations à part égale des communes membres. Des excédents éventuels sont versés aux communes membres selon la même clef de répartition.

Art. 11. Disposition abrogatoire

Les statuts faisant partie intégrante de l'arrêté grand-ducal du 3 avril 1989 autorisant la création du syndicat intercommunal de l'ouest pour la conservation de la nature (SICONA-Ouest) sont abrogés.

Art. 12. Entrée en vigueur des statuts

Les présents statuts entrent en vigueur le jour où l'arrêté grand-ducal autorisant leurs modifications sort ses effets.

Règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et notamment son article 7;

Vu la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport de Luxembourg;

Vu la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ayant pour objet d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;

Vu la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile;

Vu la fiche financière;

Vu les avis de la Chambre des Employés privés, de la Chambre des Fonctionnaires et des Employés Publics, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Travail;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre du Trésor et du Budget et de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. Champ d'application et objectif.

Le présent règlement grand-ducal s'applique aux événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.

En vue de l'amélioration de la sécurité aérienne, les informations pertinentes en matière de sécurité aérienne sont communiquées, collectées, archivées, protégées et diffusées conformément aux dispositions du présent règlement grand-ducal.

Des listes non exhaustives d'exemples de tels événements figurent aux annexes I et II.

Art. 2. Définitions.

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

«événement»: tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'article 1er du règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions, ci-après dénommé «accident ou incident grave»;

«anonymisation»: la suppression dans les comptes rendus soumis de tous les détails personnels concernant le notifiant et des aspects techniques qui pourraient permettre d'identifier le notifiant ou des tiers à partir des informations.



Art. 3. Comptes rendus obligatoires.

Dans un délai de 72 heures à compter de leur survenance ou à compter de leur connaissance, les événements visés à l'article 1er sont communiqués à la Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée «la DAC», par toute personne, dans l'exercice de ses fonctions, qui figure dans la liste ci-après et qui:

1. est l'exploitant ou le commandant d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public utilisé ou exploité par un opérateur pour lequel les vérifications de sécurité en matière d'exploitation sont assurées par:

a) les autorités luxembourgeoises, quel que soit le lieu de survenance dudit événement;

b) les autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne, lorsque l'événement est survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien du Grand-Duché de Luxembourg;

2. assure les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public, ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle de la DAC, d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation, ci après dénommée «l'EASA»;

3. signe une attestation d'entretien, ou un certificat d'approbation pour remise en service relatifs à un aéronef à turbine ou à un aéronef de transport public, ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle de la DAC ou de l'EASA;

4. assume une fonction nécessitant l'agrément en tant que contrôleur de la navigation aérienne de l'autorité compétente ou d'un Etat membre de l'Union européenne;

5. assume la fonction de directeur de l'Administration de l'aéroport de Luxembourg;

6. assume une fonction liée à l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification en vol ou l'inspection des installations de navigation aérienne dont la DAC ou un Etat membre de l'Union européenne assume la responsabilité;

7. assume une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol, y compris le remplissage en carburant, l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage à l'aéroport de Luxembourg.

Art. 4. Collecte et archivage des informations.

La DAC est l'autorité compétente pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de protéger et de diffuser les événements signalés conformément à l'article 3.

La DAC archive les comptes rendus rassemblés dans une base de données.

Les accidents et les incidents graves sont également enregistrés dans cette base de données.

Art. 5. Echange d'informations.

La DAC participe à un échange mutuel d'informations en mettant à la disposition des autorités compétentes des autres Etat membres de l'Union européenne et de la Commission européenne toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité conservées dans sa base de données visée à l'article 4.

La DAC intègre le compte rendu d'événement qu'elle reçoit dans sa base de données et en informe, chaque fois que cela est nécessaire, l'autorité compétente de l'Etat membre de l'Union européenne où l'événement s'est produit, où l'aéronef est immatriculé, où l'aéronef est construit ou dans lequel l'opérateur a obtenu le certificat d'exploitation.

Les bases de données sont compatibles avec le logiciel développé par la Commission européenne et spécifique aux fins de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Art. 6. Diffusion d'informations.

Toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou d'enquêter sur les accidents et les incidents de l'aviation civile au sein de la Communauté européenne a accès aux informations sur les événements qui sont collectées et échangées conformément aux articles 4 et 5, en vue de tirer des événements signalés des enseignements en matière de sécurité.

Les données diffusées au titre du présent article se limitent aux informations pertinentes relatives à la sécurité aérienne et seront anonymisées.

La DAC peut publier au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'événements recensés par son système de comptes rendus obligatoires d'événements pour informer le public du niveau de sécurité dans l'aviation civile.

La DAC peut également publier des comptes rendus tout en assurant l'anonymisation des informations.

Art. 7. Protection des informations.

La DAC prend les mesures nécessaires, telles qu'énoncées ci-après, en vue de garantir la confidentialité adéquate des informations qu'elle reçoit sur base du présent règlement grand-ducal. Elle utilise ces informations qu'aux seules fins du présent règlement grand-ducal.

Indépendamment du type ou de la classification de l'événement, de l'accident ou de l'incident grave, les noms ou les adresses des différentes personnes ne sont jamais enregistrés dans la base de données mentionnée à l'article 4.



Les travailleurs qui rendent compte d'incidents dont ils peuvent avoir connaissance ne subissent ni préjudice ni représailles du fait de cette communication de la part de leur employeur. La notification d'évènements au sens du présent règlement ne pourra nullement constituer ni un motif grave ni un motif légitime de modification d'un élément substantiel de leur contrat de travail ou un motif de licenciement.

Art. 8. Comptes rendus volontaires.

Outre le système de comptes rendus obligatoires institué aux articles 3 et 4, le ministre ayant le Transport dans ses attributions, ci-après dénommé «le ministre» peut désigner un ou plusieurs organes ou entités appelés à mettre en place un système de comptes rendus volontaires pour collecter et analyser les informations sur les faiblesses observées dans l'aviation qui ne doivent pas être communiquées dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires, mais qui sont perçues par le notifiant comme un danger réel ou potentiel.

Le ministre arrête les conditions d'anonymisation des comptes rendus volontaires soumis dans le cadre de ce système.

Le ministre désigne l'autorité compétente qui s'assure que les informations anonymisées pertinentes en matière de sécurité qui découlent de l'analyse des comptes rendus confidentiels sont stockées et mises à la disposition de toutes les parties, afin de pouvoir être utilisées pour améliorer la sécurité aérienne.

Art. 9. Dispositions finales.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre du Trésor et du Budget et Notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 8 mai 2007.
Henri

Dir. 2003/42/CE

ANNEXE I

SOMMAIRE

A. OPERATIONS EN VOL

1) **Exploitation de l'aéronef**

a) Manœuvres d'évitement:

– Risque de collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée.
– Manœuvre d'évitement nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet.
– Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée ou inadaptée. Incursions sur piste.

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

d) Quantité de carburant dangereusement faible ou incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale utilisable.

e) Perte de contrôle (notamment partielle ou temporaire), quelle qu'en soit la cause.

f) Evénements à des vitesses proches de V1 ou supérieures, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, heurt de queue, perte de puissance de moteur, etc.).

g) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

h) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue (plus de 300 pieds), quelle qu'en soit la cause.

i) Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.

j) Perte des repères de position par rapport à la position réelle ou à la position d'un autre aéronef.

k) Rupture des communications entre membres du personnel navigant technique ou entre le personnel navigant technique et d'autres (personnel navigant commercial, contrôle aérien, service technique).

l) Atterrissage lourd – un atterrissage pour lequel un «contrôle d'atterrissage lourd» est jugé nécessaire.



m) Dépassement des limites du déséquilibre de la répartition du carburant.

n) Affichage incorrect d'un code SSR ou d'une échelle d'altimètre.

o) Programmation incorrecte ou alimentation erronée des équipements utilisés pour la navigation ou les calculs de performance, ou utilisation de données inexactes.

p) Réception ou interprétation incorrectes de messages RTF.

q) Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.

r) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface pavée.

s) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, véhicule ou autre objet au sol.

t) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.

u) Incapacité de réaliser la configuration prévue de l'aéronef pour toute phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, ailerons, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).

v) Danger ou danger potentiel découlant d'une simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai.

w) Vibrations anormales.

x) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche), alerte de survitesse, etc., à moins:

- que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou
- qu'il ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.

y) «Avertissement» de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque:

- l'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu, ou
- l'avertissement se déclenche en mode IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) ou la nuit et on a établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1), ou
- l'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4), ou
- la réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger, par exemple une réduction de la distance par rapport à d'autres aéronefs. Il peut s'agir d'un avertissement de tout mode ou type, c'est-à-dire d'un avertissement vrai, d'un avertissement parasite ou d'un faux avertissement.

z) «Alerte» de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.

aa) Indications ACAS.

bb) Souffle de réacteur ou d'hélice entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

2) **Situations d'urgence**

a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.

b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque:

- la procédure existe mais n'est pas utilisée;
- il n'existe pas de procédure;
- la procédure existe mais est incomplète ou inappropriée;
- la procédure est incorrecte;
- une procédure incorrecte est utilisée.

c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.

e) Dépressurisation.

f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.

g) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «Panne»).

h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

i) Evénements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

3) **Incapacité de l'équipage**

a) Incapacité de tout membre de l'équipage navigant technique, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.

b) Incapacité de tout membre de l'équipage navigant commercial qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.



4) **Blessures**

Evénements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

5) **Météorologie**

a) Coup de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles un «contrôle de turbulence» est jugé nécessaire.

d) Cisaillement du vent.

e) Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

6) **Sécurité**

a) Piraterie de l'aéronef, notamment alerte à la bombe ou détournement.

b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.

c) Découverte d'un passager clandestin.

7) **Autres événements**

a) Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

b) Collision avec un oiseau ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

c) Turbulences de sillage.

d) Tout autre événement, quel qu'en soit le type, ayant mis en danger ou ayant pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants, à bord de l'aéronef ou au sol.

B. ELEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

1) **Structure**

Toutes les défaillances structurales n'ont pas à être signalées. C'est le service technique qui indique si une défaillance est d'une gravité telle qu'elle doit être signalée. Les exemples suivants peuvent être pris en considération:

a) Dommage d'un élément structural principal qui n'a pas été qualifié de tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante aux charges de pressurisation, au sol et en vol, et dont la défaillance peut entraîner une panne catastrophique de l'aéronef.

b) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.

c) Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges d'inversion de commande, de divergence ou de flottement ne sont plus atteintes.

d) Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets de masse susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.

e) Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point ii) ci-après.

f) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.

2) **Systèmes**

Les critères généraux suivants applicables à tous les systèmes sont proposés:

a) Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.

b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple:

- Actions non maîtrisées.
- Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou raideur.
- Emballement.
- Défaillance ou déconnexion mécanique.

c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions exclusives du système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).

d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.

e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.

f) Perte de redondance du système.



g) Tout événement résultant d'un comportement non prévu d'un système.

h) Pour les aéronefs avec un seul système principal, sous-systèmes ou ensembles d'équipements: perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

i) Pour les aéronefs avec plusieurs systèmes principaux indépendants, sous-systèmes ou ensembles d'équipements: perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.

k) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu entraîner des indications trompeuses pour l'équipage.

m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol et importants pour le fonctionnement du système.

n) Baisses importantes des performances véritables par rapport à celles approuvées, entraînant une situation dangereuse (en tenant compte de la précision de la méthode de calcul des performances), notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.

o) Asymétrie des commandes de vols; par exemple, volets, becs, déporteurs, etc. L'appendice à la présente annexe comporte une liste d'exemples d'événements à signaler résultant de l'application de ces critères généraux à des systèmes donnés.

3) **Systèmes de propulsion (notamment moteurs, hélices, systèmes à rotor) et systèmes APU**

a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur.

b) Survitesse excessive ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant à grande vitesse (par exemple: APU, démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).

c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'une ou plusieurs des circonstances suivantes:

– non-confinement de composants/débris;
– incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud;
– poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote;
– système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance;
– impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur;
– défaillance de la structure du moteur;
– perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur;
– émanations visibles denses ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers;
– impossibilité d'éteindre le moteur par les procédures normales;
– impossibilité de redémarrer un moteur en état de fonctionnement.

d) Perte de puissance/poussée, modification ou oscillation non maîtrisées, classées comme perte de poussée ou de contrôle de la puissance:

– pour un aéronef à un seul moteur, ou
– lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné, ou
– lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, ou particulièrement dans le cas d'un bimoteur, ou
– pour un aéronef multimoteurs lorsque un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique.

e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

f) Défauts d'origine commune susceptibles de causer une coupure en vol à un taux tellement élevé qu'il est possible que plus d'un moteur soit coupé sur le même vol.

g) Limiteur de moteur ou dispositif de commande ne fonctionnant pas quand ils sont actionnés ou fonctionnant par inadvertance.

h) Dépassement des paramètres du moteur.

i) Objets et débris étrangers entraînant un dommage. Hélices et transmissions.

j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant une ou plusieurs des circonstances suivantes:

– survitesse de l'hélice;
– apparition d'une traînée excessive;
– poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote;



– séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice;
– panne entraînant un déséquilibre excessif;
– passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol;
– impossibilité de mettre l'hélice en drapeau;
– impossibilité de contrôler un changement de pas de l'hélice;
– changement de pas non maîtrisé;
– variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse;
– séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions

k) Dommage ou défaut du dispositif additionnel/de la boîte de transmission du rotor principal, susceptibles de conduire à la séparation en vol du rotor, et/ou à de mauvais fonctionnements de la commande du rotor.

l) Dommage aux systèmes de rotor de queue, de transmission ou aux systèmes équivalents.

APU

m) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible, par exemple ETOPS, LME.

n) Impossibilité de couper l'APU.

o) Survitesse.

p) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

4) **Facteurs humains**

Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

5) **Autres événements**

a) Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

b) Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants.

c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives.

d) Tout autre événement susceptible de représenter un danger pour l'aéronef, ou d'affecter la sécurité des occupants de l'aéronef ou des personnes et des biens à proximité de l'aéronef ou au sol.

e) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles.

f) Panne des commandes de réglage du siège du pilote en vol.

C. ENTRETIEN ET REPARATION DE L'AERONEF

1) **Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.**

2) **Fuite de la purge d'air chaud entraînant un dommage structural.**

3) **Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.**

4) **Tout dommage ou toute détérioration (par exemple, rupture, fissure, corrosion, délaminage, décollement, etc.), quelle qu'en soit la cause (par exemple, frottement, perte de rigidité ou défaillance structurale), occasionné à:**

a) la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément;

b) la structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef;

c) le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.

5) **Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque:**

a) la détection est faite pour la première fois par l'organisme effectuant la mise en conformité;

b) lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.

6) **Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.**



7) **Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.**

8) **Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.**

9) **Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.**

10) **Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.**

D. SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

1) **Services de la navigation aérienne**

Voir Annexe II, liste des événements à signaler liés aux services de la navigation aérienne

2) **Aérodromes et installations d'aérodromes**

a) Fuite importante pendant l'avitaillement en carburant.

b) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'endurance, les performances, l'équilibre de l'aéronef ou la résistance de sa structure.

3) **Prise en charge des passagers, bagages et cargaison**

a) Contamination importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons.

b) Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou l'équilibre de l'aéronef.

c) Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

d) Mauvais stockage des conteneurs de fret ou d'autres gros éléments de la cargaison.

e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.

4) **Services d'escale et assistance aéroportuaire**

a) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

b) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises.

c) Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.

Appendice à l'annexe I

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux aux systèmes particuliers énumérés au point B, 2), de l'annexe I.

1. **Conditionnement d'air/ventilation**

a) perte complète du refroidissement avionique;

b) dépressurisation.

2. **Système de navigation automatique**

a) incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné;

b) importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique;

c) panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique;

d) changement de mode du système automatique non maîtrisé.

3. **Communications**

a) panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles;

b) communications totalement impossibles en vol.

4. **Système électrique**

a) perte d'un circuit de distribution du système électrique (CA ou CC);

b) perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique;

c) panne du système de génération électrique auxiliaire (de secours).



5. **Poste de pilotage/cabine/soute**

a) panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol;

b) défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues de secours, l'éclairage de secours, etc.

c) perte de capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.

6. **Système de protection incendie**

a) alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses;

b) panne ou défaut non détectés du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie;

c) absence d'avertissement en cas d'incendie réel ou de fumée.

7. **Commandes de vol**

a) asymétrie des ailerons, des becs, des déporteurs, etc.

b) limitation de mouvement, rigidité ou réaction mauvaise ou tardive dans le fonctionnement des systèmes de pilotage primaires ou de leurs systèmes de compensation et de blocage;

c) emballement des commandes de vol;

d) vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage;

e) défaillance ou déconnexion mécanique des commandes de vol;

f) importante interférence avec la commande normale de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.

8. **Circuit carburant**

a) mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale ou une indication erronée de la quantité de carburant à bord;

b) fuite de carburant ayant entraîné une perte importante, un risque d'incendie ou une contamination grave;

c) mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une contamination dangereuse de l'équipement de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant;

d) mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant;

e) impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

9. **Hydraulique**

a) perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement);

b) non-fonctionnement du système d'isolement;

c) perte de plus d'un des circuits hydrauliques;

d) défaillance du système hydraulique de secours;

e) extension par inadvertance de la turbine à air dynamique.

10. **Système de protection/détection du givre**

a) perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage;

b) perte de plus d'un des systèmes de chauffage à sonde;

c) impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes;

d) accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la qualité de manœuvre;

e) visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

11. **Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'indication**

a) mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication quand des indications éventuellement fortement trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel;

b) perte de la fonction d'alerte rouge sur un système;

c) pour les postes de pilotage avec écrans cathodiques: perte ou mauvais fonctionnements de plus d'un ordinateur ou d'un appareil de visualisation impliqués dans la fonction d'avertissement/affichage.

12. **Circuit de train/freins/pneus**

a) incendie de frein;

b) importante perte de freinage;

c) freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire;

d) panne du système de descente du train en chute libre (y compris lors d'essais à intervalles réguliers);

e) rétraction/extension non demandées du train ou des trappes de train;

f) éclatement de pneus multiple.



13. **Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques**

a) perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation;

b) panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique;

c) indication fortement trompeuse;

d) erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données;

e) déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas causées par une action du pilote;

f) problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes non associées au passage de la navigation inertielle à la radionavigation.

14. **Oxygène: pour un aéronef pressurisé**

a) interruption de l'alimentation d'oxygène dans la cabine;

b) interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10%), notamment détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.

15. **Système de prélèvement d'air**

a) fuite d'air de purge chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural;

b) perte de tous les systèmes de purge d'air;

c) panne du système de détection de fuite d'air de purge.

ANNEXE II

Liste d'événements liés aux services de la navigation aérienne qui doivent être signalés

1) **Incidents de quasi-collision (y compris les situations spécifiques où la distance entre un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet est considérée comme insuffisante):**

a) Non-respect des distances minimales de séparation;

b) Séparation inadéquate;

c) Quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-accident CFIT);

d) Incursion sur piste avec manœuvre d'évitement nécessaire.

2) **Risque de collision ou quasi-collision (y compris les situations spécifiques susceptibles de provoquer un accident ou une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité):**

a) Incursion sur piste sans qu'une manœuvre d'évitement soit nécessaire;

b) Sortie de piste d'un aéronef;

c) Aéronef s'écartant d'une autorisation de l'ATC;

d) Aéronef s'écartant du règlement ATM applicable;

- Aéronef s'écartant des procédures ATM publiées applicables;
- Entrée non autorisée dans un espace aérien;
- Non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles qu'elles sont prévues par le(s) règlement(s) pertinent(s).

3) **Evénements spécifiques à la gestion de la circulation aérienne (ATM) (y compris les situations où la capacité à assurer des services ATM sûrs est compromise, notamment les situations où, par chance, le fonctionnement de l'aéronef dans des conditions de sécurité n'a pas été compromis). Cela inclut les événements suivants:**

a) Impossibilité d'assurer les services de gestion de la circulation aérienne;

- impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne;
- impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien;
- impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien;

b) Défaillance de la fonction de communication;

c) Défaillance de la fonction de surveillance;

d) Défaillance de la fonction de traitement et de distribution des données;

e) Défaillance de la fonction de navigation;

f) Sécurité du système ATM.

Appendice à l'annexe II

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés au point 3) de l'annexe II aux manœuvres des aéronefs.



1. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc.

2. Autorisation de vol à une hauteur inférieure aux normes prescrites.

3. Indication de données de référence de pression incorrectes (réglage de l'altimètre).

4. Erreur de transmission, de réception ou d'interprétation de messages importants lorsque cela entraîne une situation dangereuse.

5. Non-respect des distances minimales de séparation.

6. Entrée non autorisée dans un espace aérien.

7. Intervention illicite sur les communications radio.

8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne au sol ou par satellite.

9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome.

10. Aires de mouvement d'un aérodrome encombrées par des aéronefs, véhicules, animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout encombrement ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.

12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité des éclairages de la piste.

Règlement grand-ducal du 10 mai 2007 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR152 de Burmerange à Schengen.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Vu le règlement ministériel du 11 décembre 2006 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR152 de Burmerange à Schengen;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. Pendant la phase des travaux et jusqu'à la fin du chantier, les dispositions suivantes sont applicables sur le CR152 entre Burmerange et Schengen, P.K. 4,451 – 8,267:

- la vitesse maximale autorisée est limitée à 50 km/heure,
- il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs,
- le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,13aa, C,14 portant l'inscription «50» et D,2. Par ailleurs sont mis en place les signaux A,15, A,4b et C,17a.

Art. 2. Pendant la phase d'exécution des travaux routiers et jusqu'à la fin du chantier, l'accès est réglé par des signaux colorés lumineux, entre les P.K. 6,100 – 6,300:

- la vitesse maximale autorisée est limitée à 50 km/heure,
- il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs,
- le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,13aa, D,2 et C,14 portant l'inscription «50». Par ailleurs sont mis en place les signaux A,15 et A,16a.

Art. 3. Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Travaux Publics,
Claude Wiseler

Palais de Luxembourg, le 10 mai 2007.
Henri

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux



Règlement grand-ducal du 10 mai 2007 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la route N10 entre Rodershausen et Dasbourg-pont.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Vu le règlement ministériel du 3 janvier 2007 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la route N10 entre Rodershausen et Dasbourg-pont;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. Jusqu'à la fin des travaux, l'accès à la route N10 entre Rodershausen et Dasbourg-pont (P.K. 106,230 – 107,330), est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2.

Une déviation est mise en place.

Art. 2. Après l'achèvement des travaux et jusqu'à la mise en place d'un marquage horizontal les dispositions suivantes sont applicables:

- la vitesse maximale autorisée est limitée à 70 km/heure,
- il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser dans les deux sens des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,14 portant l'inscription «70» et C,13aa.

Art. 3. Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Travaux Publics,
Claude Wiseler

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 10 mai 2007.
Henri

Editeur: Service Central de Législation, 43, boulevard F.-D. Roosevelt, L-2450 Luxembourg
Imprimeur: Association momentanée Imprimerie Centrale / Victor Buck